



Европейская экономическая комиссия**Административный комитет Международной
конвенции о согласовании условий проведения
контроля грузов на границах 1982 года****Одиннадцатая сессия**

Женева, 13 июня 2019 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

Применение Конвенции:**Приложение 8, касающееся облегчения процедур
пересечения границ в ходе международных
автомобильных перевозок****Итоги обследования, проведенного Европейской
экономической комиссией Организации Объединенных
Наций в 2018 году****Записка секретариата****I. История вопроса**

1. 20 мая 2008 года вступило в силу приложение 8 к Конвенции о согласовании. В соответствии со статьей 7 «Механизм представления докладов» приложения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ООН) один раз в два года проводит среди Договаривающихся сторон обзор прогресса, достигнутого в области улучшения процедур пересечения границ в их странах.
2. Последнее обследование было проведено в 2016 году, а его результаты были опубликованы в 2017 году (документ ECE/TRANS/WP.30/2017/13).
3. В ноябре 2018 года секретариат ЕЭК ООН инициировал настоящее двухгодичное обследование. Оно проводилось с помощью вопросника, утвержденного Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), на ее 122-й сессии (ECE/TRANS/WP.30/2009/8 и ECE/TRANS/WP.30/244, пункт 15). В настоящем документе содержатся резюме и анализ ответов о ходе осуществления приложения 8, касающегося автомобильных перевозок, на национальном уровне.

II. Ответы

4. Ответы на вопросник представили следующие 25 стран: Албания (неполный), Бельгия (неполный), Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Иран (Исламская Республика), Испания (неполный), Латвия, Литва, Монголия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Румыния, Сербия, Словения, Турция, Узбекистан (неполный), Франция (неполный), Чешская Республика, Швейцария и Швеция.



Большинство ответов были подготовлены национальными таможенными администрациями. Некоторые ответы были подготовлены соответствующими министерствами транспорта. Кроме того, следует подчеркнуть, что странам, принимавшим участие в предыдущем(их) обследовании(ях), было предложено указать только произошедшие с тех пор изменения.

III. Результаты обследования

5. Статистика ответов на конкретные вопросы приведена ниже.

Вопрос 1. *Просьба представить информацию, касающуюся официального опубликования приложения 8 в Вашей стране.*

	Опубликовано _____ (дата опубликования)
	Планируется опубликовать _____ (предполагаемая дата опубликования)
	Не опубликовано и не планируется опубликовать
	Прочее (просьба указать) _____

Пятнадцать стран указали, что уже опубликовали приложение 8. Две страны указали, что его опубликование запланировано. Четыре страны указали, что оно не было опубликовано и что его публикация не планируется, между тем как одна из этих стран является государством – членом Европейского союза, который уже опубликовал приложение 8. Еще одна страна указала, что не принимает приложение 8.

Вопрос 2. *Принимала ли Ваша страна меры для облегчения процедуры выдачи виз профессиональным водителям в соответствии с оптимальной национальной практикой, применяемой ко всем лицам, обращающимся за визами, национальными правилами, касающимися иммиграции, и/или международными обязательствами?*

	Да. Просьба кратко описать эти меры: _____
	Нет. Просьба кратко разъяснить причину: _____

Десять стран, являющихся участниками Шенгенского соглашения, указали, что они осуществляют выдачу виз в соответствии с этим соглашением, между тем как четыре другие страны этого не делают, хотя также являются странами Шенгенской зоны. Еще три страны также указали, что упростили процедуры выдачи виз. Две страны сообщили, что не приняли никаких мер.

Несколько стран представили дополнительную информацию о том, что процесс облегчения процедуры выдачи виз осуществляется на основе двусторонних соглашений с третьими странами или на основе принципа взаимности.

Вопрос 3. *Обменивается ли Ваша страна регулярной информацией с другими Договаривающимися сторонами об оптимальной практике в области облегчения процедур выдачи виз профессиональным водителям?*

	Да
	Нет

Любые дополнительные замечания:

Одиннадцать респондентов указали, что регулярно обмениваются информацией с другими Договаривающимися сторонами. Девять стран ответили отрицательно.

Некоторые страны заметили, что подобный обмен информацией проводится в ходе двусторонних консульских совещаний.

Некоторые страны указали, что подобный обмен информацией проводится в ходе совещаний стран – участников Шенгенского соглашения.

Вопрос 4. Каким образом Ваша страна регулярно информирует все стороны, участвующие в международных транспортных операциях:

a) о действующих требованиях пограничного контроля за международными автотранспортными операциями?

b) о планируемых требованиях пограничного контроля за международными автотранспортными операциями?

c) о фактическом положении на границах?

Шесть стран пропустили этот вопрос. Другие респонденты информируют все стороны, участвующие в международных транспортных операциях, по вопросам, затронутым в пунктах а)–с), следующими способами:

- в целом через веб-сайты, в частности для сообщения о ситуации в пунктах пересечения границ;
- на двусторонних и многосторонних совещаниях между органами власти, объединениями и частными компаниями;
- путем опубликования официальных инструкций;
- путем опубликования объявлений в пунктах пересечения границ;
- путем переписки с компетентными органами зарубежных стран;
- на семинарах, рабочих совещаниях и курсах профессиональной подготовки.

Некоторые страны указали, что планируемые требования подлежат обсуждению в ходе консультаций с другими органами государственной власти и соответствующими торговыми объединениями.

Вопрос 5. Какие меры принимаются для осуществления процедур контроля в местах отправления и назначения грузов, перевозимых по автомобильным дорогам, с тем чтобы предупредить возникновение заторов в пунктах пересечения границ?

<input type="checkbox"/>	Никаких
<input type="checkbox"/>	Медико-санитарный контроль
<input type="checkbox"/>	Ветеринарный контроль
<input type="checkbox"/>	Фитосанитарный контроль
<input type="checkbox"/>	Контроль соответствия техническим стандартам
<input type="checkbox"/>	Контроль качества
<input type="checkbox"/>	Осмотры транспортных средств
<input type="checkbox"/>	Взвешивание транспортных средств
<input type="checkbox"/>	Прочее (просьба указать) _____

Любые дополнительные замечания:

Число респондентов, которые передали ответственность за осуществление надлежащих процедур контроля внутритерриториальным службам, указано в таблице ниже.

Медико-санитарный контроль	5
Ветеринарный контроль	5
Фитосанитарный контроль	9
Контроль соответствия техническим стандартам	7
Контроль качества	7
Осмотры транспортных средств	4
Взвешивание транспортных средств	3
Никакого контроля	5

Одна страна ответила, что начиная с 23 июня 2014 года в целях ускорения перевозок проверка разрешений на грузовые автомобили проводится во внутритерриториальных таможенных управлениях.

Одна страна отметила, что процедуры контроля применяются только при наличии юридических оснований и по возможности действуют по принципу «одного окна». Кроме того, при условии соблюдения определенных условий, закрепленных в директиве Совета 2000/29/ЕС (законодательство ЕС), фитосанитарный контроль может проводиться в месте назначения.

Одна страна указала, что в исключительных случаях компетентные органы (ветеринарные, фитосанитарные) могут принять решение о проведении физического осмотра на своей территории. Эта страна также отметила, что по мере возможности предпочтение отдается осмотру транспортных средств на ее территории.

Одна страна ответила, что не передавала ответственность за осуществление каких-либо из упомянутых процедур контроля, кроме тех, которые связаны с режимом МДП.

Две страны не представили ответ на этот вопрос.

Вопрос 6. *Какие меры были приняты в пунктах пересечения границ в Вашей стране, с тем чтобы в приоритетном порядке оформлять срочные грузы, например живых животных и скоропортящиеся грузы?*

	Время ожидания транспортных средств, перевозящих такие грузы, сведено к минимуму
	Требуемый контроль проводится как можно более оперативно
	Во время пересечения границы холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, разрешается не отключать
	Сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля таких грузов

Число респондентов, которые приняли соответствующие меры, указано в таблице ниже.

Время ожидания транспортных средств, перевозящих такие грузы, сведено к минимуму	14
Требуемый контроль проводится как можно более оперативно	20
Во время пересечения границы холодильные установки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, разрешается не отключать	14
Сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля таких грузов	812

Вопрос 7. *Является ли Ваша страна Договаривающейся стороной Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров?*

	Да (перейти к вопросу 9)
	Нет (перейти к вопросу 8)

Семь стран заявили, что являются Договаривающимися сторонами Соглашения 1997 года, двенадцать стран ответили отрицательно, между тем как три страны не представили ответ, причем одна из них является Договаривающейся стороной Соглашения, а две другие подписали его.

Вопрос 8. Принимает ли Ваша страна Международный сертификат технического осмотра, предусмотренный в вышеуказанном Соглашении (воспроизводится также в добавлении 1 к приложению 8)?

<input type="checkbox"/>	Да
<input type="checkbox"/>	Нет

Четыре страны принимают этот сертификат, а семь – нет.

Вопрос 9. Является ли Ваша страна Договаривающейся стороной Соглашения 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок?

<input type="checkbox"/>	Да
<input type="checkbox"/>	Нет

Девятнадцать респондентов стран являются Договаривающимися сторонами Соглашения 1970 года, а четыре таковыми не являются.

Вопрос 10. Принимает ли Ваша страна международные весовые сертификаты транспортных средств (см. добавление 2 к приложению 8), выданные в других Договаривающихся сторонах?

<input type="checkbox"/>	Да (перейти к вопросам 11, 12 и 13)
<input type="checkbox"/>	Нет (перейти к вопросу 14)

Любые дополнительные замечания:

Девять стран ответили, что принимают международный весовой сертификат транспортных средств (МВСТС), между тем как десять стран его не принимают. Четыре страны не представили ответ.

Одна страна, несмотря на то, что она принимает МВСТС, выдаваемый в других странах, упомянула о том, что пока не назначила национальный компетентный орган.

Вопрос 11. Утвердила ли Ваша страна перечень станций взвешивания, уполномоченных выдавать международные весовые сертификаты транспортных средств?

<input type="checkbox"/>	Да
<input type="checkbox"/>	Нет

Любые дополнительные замечания:

Большинство респондентов пропустили этот вопрос. Пять стран указали, что утвердили станции взвешивания, уполномоченные выдавать МВСТС.

Вопрос 12. Опубликовала ли Ваша страна перечень всех станций взвешивания, уполномоченных выдавать международные весовые сертификаты транспортных средств?

<input type="checkbox"/>	Да
<input type="checkbox"/>	Нет

Любые дополнительные замечания:

Три страны, утвердительно ответившие на предыдущий вопрос, указали, что опубликовали перечень станций взвешивания, уполномоченных выдавать МВСТС, между тем как две страны указали, что это не относится к компетенции таможенных органов.

Вопрос 13. Передала ли Ваша страна этот перечень в ЕЭК ООН?

Да

Нет

Любые дополнительные замечания:

Две страны утвердительно ответили на этот вопрос, однако в ЕЭК до сих пор не поступило никакого перечня.

Вопрос 14. Какие из следующих требований к инфраструктуре в пунктах пересечения границ, открытых для международных грузовых перевозок, соблюдает Ваша страна?

Наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по принципу одной остановки)

Разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительный международный транзитный документ либо перевозящим живых животных или скоропортящиеся пищевые продукты

Наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств

Наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов

Наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей

Наличие надлежащих средств для транспортно-экспедиционных агентств, с тем чтобы они могли предлагать услуги транспортным операторам на конкурентной основе

Число респондентов, которые соблюдают соответствующие требования к инфраструктуре, указано в таблице ниже.

Наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по принципу одной остановки)	8
Разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительный международный транзитный документ либо перевозящим живых животных или скоропортящиеся пищевые продукты	11
Наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств	13
Наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов	15
Наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей	9
Наличие надлежащих средств для транспортно-экспедиционных агентств, с тем чтобы они могли предлагать услуги транспортным операторам на конкурентной основе	10

Четыре страны указали, что как государства – члены Европейского союза они не имеют внешних границ, которые пересекаются автомобильными дорогами.

Одна страна сообщила о подготовке своих портов к выходу Великобритании из ЕС.

Одна страна (Турция) подробно остановилась на своем национальном законодательстве, цель которого состоит в предотвращении заторов и задержек в пунктах пересечения границы (ППГ). В ППГ осуществляются только транзитные операции, между тем как импортные и экспортные операции производятся таможенными органами внутри страны. Для усовершенствования и укрепления недостаточной инфраструктуры ППГ, которая зачастую рассматривается в качестве препятствия для международных автомобильных перевозок, Турция внедрила модель «строительство–эксплуатация–передача», базирующуюся главным образом на государственно-частном партнерстве. В этих модернизированных ППГ имеются такие надлежащие инфраструктурные объекты и средства, как контрольные и инспекционные отделения, лаборатории, автостоянки, объездные дороги, службы электротехнического обеспечения и связи. Проекты модернизации были реализованы в следующих ППГ: Капикуле (Болгария), Гюрбулак (Иран), Хабур (Ирак), Джилвегезю (Сирия), Хамзабейли (Болгария) и Сарп (Турция). Благодаря этому проблему заторов в этих ППГ удалось смягчить; были упрощены также порядок пропуска и юридические процедуры. Кроме того, при помощи системы автоматизации «U-NET», развернутой почти во всех ППГ производится автоматическая проверка наличия удостоверений, индивидуальных технических паспортов на транспортное средство, разрешений на въезд и срока их действия. Благодаря этой системе процедуры, для осуществления которых ранее требовалось 30–35 минут, в настоящее время занимают 3–4 секунды. Она позволяет оперативно пропускать через ППГ срочные отправления, живых животных и скоропортящиеся грузы. 25 апреля 2017 года в таможенную систему был внедрен новый механизм облегчения заблаговременного уведомления о перевозке грузов (включая ро-ро) под названием ТИРКУС.

IV. Предварительные выводы обследования

6. Анализ ответов свидетельствует о том, что после вступления в силу приложения 8 Договаривающиеся стороны достигли прогресса в улучшении процедур пересечения границ в своих странах по нескольким направлениям. В частности, значительный прогресс отмечается в связи с положениями, касающимися предоставления информации всем сторонам, участвующим в транспортных операциях; оформления срочных грузов (живые животные и скоропортящиеся грузы) в приоритетном порядке и совершенствования инфраструктуры в пунктах пересечения границ.

7. Что касается конкретных элементов обследования, то по ним уместно сделать следующие выводы:

а) официальное опубликование приложения 8: хотя большинство респондентов упомянули о том, что уже опубликовали приложение 8, до сих пор четыре страны – согласно их заявлениям – не опубликовали и не планируют опубликовать данное приложение; одна Договаривающаяся сторона сообщила, что не приняла приложение 8; в этой связи следует еще раз отметить, что независимо от внутренних процедур утверждения/опубликования приложение 8 вступило в законную силу для всех Договаривающихся сторон 20 мая 2008 года;

б) облегчение процедур выдачи виз: большинство респондентов указали, что в их странах приняты меры для облегчения выдачи виз профессиональным водителям; примечательно, что эти процедуры осуществляются главным образом на основе принципа взаимности либо в рамках Шенгенского соглашения;

в) предоставление информации всем сторонам: лишь примерно половина из ответивших стран обмениваются с другими сторонами, задействованными в транспортных операциях, информацией о действующих или планируемых требованиях пограничного контроля и о фактическом положении на границах; для

максимально оперативного предоставления информации они задействуют несколько различных средств, включая применение веб-сайтов и опубликование официальных сообщений и объявлений на границах;

d) передача ответственности за осуществление процедур контроля: по этому вопросу достигнут довольно ограниченный прогресс; в частности, перенос осмотров и взвешивания транспортных средств в места отправления и назначения производится редко;

e) оформление срочных грузов в приоритетном порядке: подавляющее большинство респондентов указали, что приняли меры для оформления срочных грузов в приоритетном порядке и максимально оперативного проведения требуемых проверок; вместе с тем наименее популярной среди этих мер является, по всей видимости, сотрудничество с другими Договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля;

f) технический осмотр транспортных средств: наблюдается весьма ограниченное применение Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров; большинство респондентов не являются Договаривающимися сторонами этого Соглашения и не принимают Международный сертификат технического осмотра, предусмотренный в Соглашении (воспроизведен также в добавлении I к приложению 8);

g) перевозки скоропортящихся пищевых продуктов: практически все респонденты указали, что являются Договаривающейся стороной Соглашения 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);

h) использование МВСТС: около половины респондентов заявляют, что принимают МВСТС, выданные другими Договаривающимися сторонами, между тем как другая половина респондентов этого не делают. Пять стран сообщили, что утвердили станции взвешивания, уполномоченные выдавать такие сертификаты; три из них сообщили, что опубликовали список станций взвешивания, между тем как другие две указали, что передали этот список ЕЭК; на настоящий момент никакой информации о том, чтобы эти списки находились в ЕЭК, не имеется;

i) требования к инфраструктуре: большинство стран выполняют сразу несколько требований к инфраструктуре, в частности в отношении наличия зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств;

8. Выводы по итогам анализа свидетельствуют о том, что Договаривающиеся страны успешно осуществляют некоторые положения приложения 8. Вместе с тем сохраняется потребность в том, чтобы добиться дальнейших улучшений в таких областях, как использование МВСТС, облегчение процедур выдачи виз, передача ответственности за осуществление процедур контроля из пунктов пересечения границ в места отправления и назначения, присоединение к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год) и принятие Международного сертификата технического осмотра и т. д.

V. Предварительная оценка всех обследований секретариатом

9. После вступления в силу приложения 8 в 2008 году было проведено 5 обследований с периодичностью раз в два года с участием от 17 до 25 респондентов. И если на вопросы обследований за все время их проведения отвечали в общей сложности 38 стран, то на вопросы каждого из них ответили лишь 3 страны, между тем как 14 стран отвечали только один раз. По этой причине трудно судить о качественном уровне данных либо допускать возможность полезных сопоставлений результатов различных обследований с учетом также того, что по-прежнему неясно, произошли ли

с тех пор какие-либо дальнейшие изменения или вопросы последующих обследований просто остались без ответа. Любое разумное сопоставление, например посредством анализа изменений в той или иной области в любой конкретной стране, тем более осложняется в силу анонимности обследований. Кроме того, обследования зачастую являются неполными по той причине, что таможенные органы, будучи не единственной компетентной инстанцией, не осуществляют сбора данных, относящихся к компетенции других министерств или ведомств.

10. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, каким образом проводить обследование по приложению 8 в будущем.
